Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 1 października 1928 r. Nr. 19 (129).

M ASZYNISTA

PIS… … ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH
…ODOWE …NE …SZYNISTÓW …ICTWU
S…
Wych… …o każdego miesiąca
Cena n… …członkowie związku …o bezpłatnie.
Rękop… …cja nie zwraca
An… …względnia się.
Ceny … …edle umowy

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.



Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Do Biblioteki … W.R.iO.P. … 4 lipca 1927 r. … r. poz. 595)

WĄTPLIWOŚCI I OBAWY.

Uporządkowanie stanu prawnego w dziedzinie stosunków służbowych pracowników P.K.P. jest bezsprzecznie sprawą wagi wielkiej i znaczenia zasadniczego, a nadto sprawą pilną i niecierpiącą zwłoki. Nic też dziwnego, że postulaty: wprowadzenia jednolitej pragmatyki i przepisów dyscyplinarnych, zmiany przepisów emerytalnych i t. d., powtarzają się od szeregu lat stale na czele długiej litanji podstawowych żądań kolejarzy. Od nich zaczyna się każda nieomal konferencja z każdorazowym Ministrem Komunikacji, one są przedmiotem obrad na każdem poważniejszem zebraniu czy wiecu kolejarzy, one dostarczają tematu do niezliczonych artykułów, rozsianych gęsto na łamach prasy zawodowej.

Ta „podstawowość“ i „zasadniczość“ wspomnianych postulatów ma swoje złe i dobre strony.

Jest niewątpliwie rzeczą konieczną i pożyteczną przypominać przy każdej sposobności komu należy, iż w dniach najbliższych święcić będziemy dziesięcioletni jubileusz bezprzykładnego chaosu w dziedzinie przepisów, regulujących prawa i obowiązki kolejarzy. Jak cierpliwa kropla po latach ustawicznego spadania wydrąża skałę — tak niezliczone a uporczywe rezolucje, memorjały, artykuły i t. p. sprawią może, iż zabagnione i zanarchizowane pod tym względem stosunki w naszem kolejnictwie doczekają się wreszcie uporządkowania. I to jest owa „dobra strona“.

Nie brak jednakże i „złych stron“. Od tylu lat powtarzamy wkółko jedne i te same żądania, że recytujemy je dziś już prawie mechanicznie, prawie bez zastanowienia. Przyzwyczailiśmy się do tego, że postulat ten jest wieczny i niezniszczalny, a w ten sposób stępił się nasz krytycyzm w stosunku do jego treści, zmalała nasza spostrzegawczość wobec zmieniających się warunków politycznych i gospodarczych. które na sposób załatwienia tego postulatu mają wpływ decydujący. Znudziło się nam już żądać przez całe lata tego samego. Dlatego naturalnym odruchem radzibyśmy pozbyć się jaknajprędzej męczącej bolączki i naglimy na śpieszne, natychmiastowe choćby i „bylejakie“ załatwienie tej sprawy.

Pod wpływem tych nastrojów przyjęła opinja kolejarska bez obaw i wątpliwości, nieomal radośnie zapowiedź P. Ministra, według której projekty przepisów pragmatycznych, emerytalnych i t. d., mają być wykończone ostatecznie w ciągu października b. r., a wprowadzenie ich w życie ma być możliwie jaknajbardziej przyśpieszone. Nawet bardzo zastanawiający aforyzm p. Ministra, który, uzasadniając konieczność pośpiechu, powiedział, że „lepsze jest wrogiem dobrego“, nie wzbudził zastrzeżeń.

A jednak, zdaniem naszem, wątpliwości jest wiele, obawy są ze wszechmiar uzasadnione, a zastrzeżenia konieczne.

Nasuwa się przedewszystkiem pytanie, na jakiej drodze zamierza Ministerstwo Komunikacji wprowadzić w życie opracowane u siebie projekty. Nie wolno zapominać, iż istnieją w tym względzie dwie możliwości: jedna. to wprowadzenie przepisów w drodze ustawy, a więc przez Sejm i Senat, druga w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów z mocy art. 26—29 Rozporządzenia P. Prezydenta Rzplitej z dnia 24 września 1926 r. Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 568. Rozporządzenie to zostało w czasie właściwym zgłoszone w Sejmie i dotąd ma moc obowiązującą. Prawda, że owa moc obowiązująca istnieje tylko na papierze, prawda, że „utworzone“ mocą tego rozporządzenia przedsiębiorstwo nie zostało dotąd faktycznie zorganizowane. Prawda i to, że w sytuacji obecnej odwołanie się do pełnomocnictw, zawartych w papierowym przepisie, byłoby niewątpliwie ciężką prowokacją szerokich mas kolejarskich — niemniej jednak, skoro istnieje teoretyczna możliwość takiego załatwienia sprawy, nie jest wykluczone, iż jakaś dowcipna a miarodajna jednostka zechce możliwość tę wykorzystać.

Dziwimy się bardzo, że dotąd zasadnicza ta sprawa nie była omawiana na łamach prasy kolejowej. Czytaliśmy pilnie relacje z wszystkich konferencyj odbywanych ostatnio przez Związki z P. Ministrem, ale nigdzie nie znaleźliśmy odpowiedzi na dręczące nas pytanie, a sami również, mimo wyraźnego postawienia sprawy, nie uzyskaliśmy jasnej odpowiedzi.

A to nie jest bynajmniej drobnostka, to zagadnienie bardzo ważne. Cytowane artykuły Rozporządzenia z dnia 24.IX.1926 r. zapewniają „nieukrócanie praw nabytych“, tylko odnośnie do przepisów emerytalnych, zresztą pozostawiają zupełną swobodę działania Radzie Ministrów. Nietrudno wyobrazić sobie, co to oznacza przy znanej powszechnie a potwierdzonej ostatnio przez nowego Ministra niechęci Rządu do uzgodnienia przepisów ze związkami. Ni stąd ni zowąd, pierwszego lepszego poranka, możemy stanąć wobec faktów dokonanych, przeciwko którym bardzo trudno będzie walczyć. Gdyby np., co bardzo jest możliwe, Ministerstwo zechciało wprowadzić pragmatykę w tem brzmieniu, w jakiem poznaliśmy ją ostatnio w lipcu roku ubiegłego, spotkałaby nas klęska bardzo poważna. Za jednym zamachem zostałyby przekreślone nabyte i gwarantowane

prawa, służące kolejarzom z mocy przepisów Rady Regencyjnej i pragmatyki austrjackiej, wprowadzonoby do b. zaboru austrjackiego i pruskiego wzorowaną na b. zaborze rosyjskim, a skandaliczną praktykę dyscyplinarną i t. d. A co najważniejsze, nawet Sejm nie mógłby wprost i bezpośrednio zaatakować, wydanych w ten sposób, przepisów.

Jest się nad czem zastanowić i jest się czego obawiać—zwłaszcza, że ta w najwyższym stopniu dla kolejarzy niebezpieczna droga jest jedyną, która prowadzi do szybkiego załatwienia sprawy oraz, że tylko w świetle tego przypuszczenia staje się zrozumiałem naglenie do pośpiechu i aforyzmy w rodzaju „lepsze jest wrogiem dobrego".

Jeżeli bowiem Rząd, jak się należy spodziewać, nie zechce puszczać się na niebezpieczne eksperymenty i wniesie projekty do ciał ustawodawczych, wówczas niema mowy o rychłem wprowadzeniu w życie omawianych przepisów. Sejm zbierze się w październiku i będzie miał czas zaabsorbowany budżetem, zmianą Konstytucji i szeregiem spraw innych, które z punktu widzenia państwa jako całości, uznane być muszą za ważniejsze i pilniejsze, niż przepisy służbowe dla kolejarzy. Trudno w tych warunkach przewidzieć, jak prędko uporają się Sejm i Senat z przedłożonemi im ew. przepisami. Można jednak zaryzykować proroctwo, że potrwa to conajmniej rok.

Druga, niemniej zasadnicza wątpliwość budzi się w związku z brakiem wszelkich ściślejszych informacyj o zamierzeniach Rządu w sprawie przyszłych form organizacyjnych P. K. P. Od p. Ministra dowiedzieliśmy się niewiele. Z ogólników takich, jak „usamodzielnienie", „usprawnienie gospodarki" i t. p., trudno coś konkretnego wywnioskować. Żadnych innych wiadomości ani o tem czy p. Minister chce w czasie najbliższym zreorganizować koleje, ani też według jakich zasad to ew. uczynić zamierza — nie posiadamy.

I znowu nie jest to dla nas rzeczą obojętną, ani samo przez się, ani ze względu na ścisły związek, jaki zachodzi między strukturą organizacyjną P. K. P. a treścią przepisów, regulujących stosunek służbowy. Przepisy te muszą mieć jakąś myśl przewodnią, jakąś wytyczną, a tę trudno określić, dopóki nie wiadomo, czy koleje będą samodzielnem przedsiębiorstwem, jak daleko będzie sięgała ich ew. samodzielność i t. p.

Skoro zatem nie wiemy nic pewnego o zamiarach Rządu w sprawie reorganizacji kolei, nie wiemy również nic o omawianych przepisach. Jeśliby zaś ów brak wiadomości miał oznaczać, że M. K nie ma ustalonych w tym względzie projektów — mamy wszelkie prawo powątpiewać, czy owo wykończenie przepisów „na październik" będzie czemś więcej, jak jeszcze jednem, setnem już chyba z rzędu wypracowaniem, któremu wzorem poprzednich, nie będzie danem ujrzeć światła dziennego.

Ostatecznie jednak wszystkie te wątpliwości i obawy mogą okazać się nieuzasadnionemi. Ponieważ niema nic niemożliwego pod słońcem, a każda rzecz ma swój koniec, przeto zdarzyć się może, że mimo wszystko M. K. wykończy swoje projekty „na październik" i będzie gotowe wnieść je na Radę Ministrów i do Sejmu.

Tutaj zaczynają się zastrzeżenia. Czy wolno nam iść za inspiracją p. Ministra i patrzeć obojętnie na ewentualne, a prawdopodobne zlekceważenie naszych praw, jako reprezentacji interesów zawodowych kolejarzy. Czy wolno nam zrezygnować z naszego prawa do **uzgadniania** przepisów, dotyczących praw i obowiązków czy też świadczeń służbowych kolejarzy choćby za cenę pośpiechu. A jeśli nie, to co uczynimy, gdyby wbrew naszym protestom zaprzeczono nam tego prawa, lub gdyby ponownie kazano nam ograniczyć się do przedłożenia „uwag i opinji". Gdybyśmy na to pozwolili, stworzylibyśmy precedens groźny a nawet wręcz katastrofalny dla ruchu zawodowego, podważylibyśmy samą podstawę jego egzystencji. A jednak o tej bardzo prawdopodobnej a znowu bardzo groźnej ewentualności nic jakoś się nie mówi ani pisze między kolejarzami.

Przypuśćmy jednak, że tę najpoważniejszą przeszkodę udało się nam przebyć szczęśliwie, nie uroniwszy po drodze nic z naszych praw, powagi i kompetencyj. I wówczas jeszcze nie koniec zastrzeżeniom. Chodzi o termin, który będzie nam zakreślony do wniesienia poprawek i uzasadnienia stanowiska naszego.

Nie podzielamy zdania tych, co w kwestji uregulowania stanu prawnego w dziedzinie stosunków służbowych kolejarzy „żyją jedną chętką: dużo, byle jak i prędko". Uznajemy konieczność jaknajszybszego uregulowania tych spraw—ale za cenę pośpiechu nie jesteśmy skłonni zrezygnować z któregokolwiek z posiadanych praw lub przymknąć oczy na takie czy inne, niekorzystne postanowienia projektów. Może i prawda, że „lepsze jest wrogiem dobrego", ale pod suggestją tego komunału nie wolno nam dopuścić, aby przepisy były złe lub conajmniej aby w czemkolwiek były gorsze aniżeli najlepsze z istniejących. Pamiętajmy, iż nasze stanowisko, nasza taktyka i nasza działalność zdecyduje o losach kolejarzy na długie lata, że bierzemy skutkiem tego na siebie olbrzymią odpowiedzialność przed temi masami, które już są w służbie na kolei i przed temi, które po nich przyjdą. Nie wolno nam tedy pocieszać i oszukiwać samych siebie tem, że ten czy ów niekorzystny przepis da się naprawić w przyszłości. Nowelizować przepis, zwłaszcza o ile jest on niekorzystny dla pracowników jest trudniej, aniżeli się to na pierwszy rzut oka wydaje. Doświadczenie np. z ustawą emerytalną lub uposażeniową powinno przekonać największych nawet w tym względzie optymistów.

Musimy zatem rozporządzać czasem dostatecznym do dojrzałego i spokojnego rozważenia przedłożonych nam projektów. Galopada z poprzedniego roku nie może się powtórzyć, odbiła się bowiem fatalnie na wartości naszych poprawek i ich uzasadnieniu. Pracę nad poprawkami będziemy musieli rozpocząć na nowo i raz jeszcze przemyśleć każde poszczególne zagadnienie. Prace dokonane przez nas poprzednio ułatwią nam to zadanie, ale nie zwolnią nas bynajmniej od obowiązku szczegółowego zbadania każdego związanego z temi przepisami problematu.

Kto kiedykolwiek usiłował uczciwie, sumiennie i z poczuciem odpowiedzialności dokonać takiej pracy, ten wie, że na to trzeba czasu dłuższego, aniżeli dni 14. Ten czas musi nam być użyczony, choćby przez to opóźnić się miało o parę tygodni czy nawet miesięcy ostateczne załatwienie sprawy.

*

Bylibyśmy bardzo radzi, gdyby rzeczywistość rozwiała nasze wątpliwości i przekreśliła nasze obawy. Dopóki to jednak nie nastąpiło, sądzimy, iż są one dostatecznie uzasadnione, aby wzbudzić niejakie refleksje wśród mężów, którym powierzono obronę praw kolejarzy. Przypuszczamy zatem, że niniejsze uwagi nasze staną się przedmiotem obszernej i rzeczowej dyskusji i spodziewamy się, że dyskusja ta doprowadzi do wyjaśnienia sytuacji, co niewątpliwie wyjdzie kolejarzom na pożytek.

Co słychać z Komisjami weryfikacyjnemi?

Jak już informowaliśmy naszych czytelników (Nr. 11 „Maszynisty" z r. b. str. 90), wydane zostało Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 22 marca 1928 r., w myśl którego ustanowione być miały ponownie Komisje weryfikacyjne, które miały rozpatrywać pretensje pracowników, nieuwzględnione swego czasu przez dawną weryfikację.

Rozporządzenie określa termin zgłaszania pretensyj do dnia 31 grudnia 1928 r. Jednak, mimo, iż od ogłoszenia tego rozporządzenia minęło już szereg miesięcy, dotąd nie ukazało się rozporządzenie wykonawcze i sprawa cała ruszyć z miejsca nie może.

Podobno w ostatnich dniach miała zajmować się tą sprawą Rada Mini-

strów, jednak nie mamy w tym względzie żadnych pewnych i sprawdzonych informacyj.

Wszystko to budzi słuszne i zrozumiałe zaniepokojenie wśród licznych rzesz tych pracowników państw., którzy z rozmaitych względów nie mogli przy poprzedniej weryfikacji skutecznie upomnieć się o uznanie swoich praw.

Uważamy zatem, iż koniecznym jest zbiorowy nacisk na Rząd, aby zajął się wreszcie wykonaniem wspomnianego rozporządzenia.

Uzasadnioną jest ponadto obawa, iż przez zwlekanie załatwienia sprawy przez Rząd może pracownikom nie starczyć czasu na zgłoszenie pretensyj w terminie przepisanym w rozporządzeniu.

Wobec tego **zalecamy wszystkim kolegom, którzy z jakiegokolwiek tytułu roszczą sobie pretensje do zaliczenia czasu służby dotąd nieuwzględnionego, aby bezzwłocznie zgłaszali te pretensje drogą służbową do właściwej Dyrekcji K. P., powołując się na postanowienie Rozp. P. Prez. Rzplitej z dnia 22 marca 1928 r. o komisjach weryfikacyjnych (Dz. U. R. P. Nr. 38 z r. 1928, poz. 356).**

W razie wątpliwości należy zwracać się o poradę do referatu prawniczego Centrali.

Min. Komunikacji nie ma pieniędzy!

Trudności w przyznaniu dodatku uzdrowiskowego.

Z inicjatywy naszego Związku podjęła Centralna Komisja Porozumiewawcza Z. P. P. swego czasu akcję, mającą na celu przyznanie pracownikom państw., zatrudnionym w miejscowościach klimatycznych, letniskach i uzdrowiskach, specjalnego dodatku, usprawiedliwionego wysokiemi kosztami utrzymania.

Kilkakrotne konferencje C.K.P. z miarodajnemi czynnikami rządowemi doprowadziły do uzgodnienia poglądów, tak, iż p. Minister Skarbu Czechowicz na ostatniej konferencji z Prezydjum C. K. P. wyraził swoją zgodę na wprowadzenie tego dodatku i rozesłał stosowny okólnik do wszystkich Ministerstw.

Jednakże, jak słychać, poszczególne Ministerstwa podniosły w tej sprawie sprzeciwy. W szczególności miało to uczynić Ministerstwo Komunikacji, które ponoć **nie ma pieniędzy** na pokrycie związanych z tem wydatków.

Trudno zaiste w to uwierzyć, zwłaszcza wobec faktu, iż koleje przynoszą dochody dużo większe, aniżeli przewidywane w budżecie, a w roku obecnym dysponować będą dodatkowemi i nieuwzględnionemi w budżecie wpływami z podniesienia taryfy osobowej o 20 proc. Pozatem wiadomo dobrze, że M. K. szafuje swojemi funduszami bardzo liberalnie nie trzymając się znowu tak skrupulatnie preliminarza. Dowodem choćby gospodarka w roku budżetowym 1927/8. Skrupuły M. K. w związku z owym dodatkiem są wobec tego bardzo charakterystyczne i zastanawiające.

Nie zaszkodzi przypomnieć, iż np. Ministerstwo Poczt i Telegrafów wprowadziło w roku bieżącym dodatki uzdrowiskowe, mimo, iż ma budżet dziesięćkroć mniejszy niż M. K.

Sądzimy wobec tego, iż M. K. przy dobrej woli mogłoby znaleźć odpowiednie fundusze, a powinno czuć się do tego zobowiązane zwłaszcza wobec wprowadzenia w czasach ostatnich grubych premij dla szeregu uprzywilejowanych dygnitarzy za „pracę inwestycyjną".

Związki prac. kol. zgrupowane w C. K. P. podejmą w dniach najbliższych ponowne starania w M. K. celem skłonienia tegoż Ministerstwa do zmiany stanowiska. O rezultacie tej interwencji poinformujemy naszych czytelników w najbliższym numerze „Maszynisty".

PLAGA

(Z powodu systematycznego gwałcenia przepisów o czasie pracy).

W ostatnich czasach napływają do Związku znowu masowo skargi na systematyczne gwałcenie przepisów o czasie pracy w służbie parowozowej. Mamy do zanotowania znowu „rekordy" w postaci 350, 400 a nawet 415 godzin pracy w miesiącu. Co gorzej, wypadki takie przestają już należeć do wyjątków i rozpowszechniają się coraz więcej, a w niektórych parowozowniach stały się nawet regułą. Organy niższej administracji kolejowej wracają, jak widać, do starych nawyczek i po pewnym, krótkim zresztą okresie uspokojenia, rozpoczynają znowu szalony, niebezpieczny i bezprawny wyścig z wyzyskiwaniem sił i zdrowia personelu.

Niedawno (w N-rze 17-ym „Maszynisty" z r. b. str. 130) zajmowaliśmy się skandalicznemi pod tym względem stosunkami w parowozowni **Łódź-Kaliska.** Dziś wypada nam wrócić ponownie do tej parowozowni.

Rekordowe cyfry godzin nadliczbowych wzrastają tam w tempie istotnie zawrotnem. I tak: w czerwcu zanotowano tam godzin nadliczbowych 1277, w lipcu 3621, w sierpniu aż 5160. Czyli mówiąc innemi słowy: w czerwcu było tam w stosunku do potrzeb ruchu za mało o 6 drużyn, w lipcu o 18, a w sierpniu o 25! A przecież wszystkie te miesiące nie należą bynajmniej do wyjątkowych pod względem natężenia ruchu, tak, że nie można przypisywać tego stanu rzeczy chwilowemu, sezonowemu zapotrzebowaniu. Zachodzi wobec tego pytanie, co będzie, gdy rozpocznie się jesienny sezon buraczany, kartoflany i t. d.?

Stosunki w Łodzi - Kaliskiej nie są, jak zaznaczyliśmy, wyjątkowemi. To samo mniej więcej, choć może w formach mniej jaskrawych, dzieje się na całej sieci P. K. P. Mamy zatem do czynienia z **systemem,** ze świadomą działalnością administracji, która ze względów „oszczędnościowych" nie waha się gwałcić metodycznie i z premedytacją obowiązujących przepisów. Aby zmusić drużyny parowozowe do posłuchu, chwytają się poszczególni prowincjonalni dygnitarze wszelkich dostępnych im, mniej lub więcej niegodziwych, środków. Wytworzył się cały system szykan, kar, gróźb, postronnych wpływów i t. d., służący do postawienia drużyn parowozowych w położeniu przymusowem do wymuszenia ich zgody na bezprawne zarządzenia parowozowni. Stosuje się z b. dobrem powodzeniem ściąganie na przetok za odmowę służby bez należytego wypoczynku, nakłada się kary, jeżeli posłaniec nie zastanie maszynisty w domu w 3 godziny po powrocie z 28 godzinnej służby, teroryzuje się lekarzy kolejowych, aby nie uznawali chorób i t. d. Doszło do tego, iż pewien lekarz kolejowy, którego nazwisko jest nam znane, powiedział do jednego z maszynistów: „Wiem, że Pan jest niezdrów i uznałbym Pana chorym, ale nie mogę, **bo p. Naczelnik się gniewa".**

Ten arcykwiatek służbowego wymuszenia świadczy dobitnie o metodach, stosowanych przez niższe organy administracji. Formalnie one są winne, bo one wydają bezprawne zarządzenia. W rzeczywistości jednak **winne jest Ministerstwo Komunikacji,** które wie dobrze, co się dzieje, a jednak toleruje gwałcenie obowiązujących przepisów i, jeśli nie na innej drodze, to przez zaniechanie wszelkiej ingerencji i zapewnienie sprawcom zupełnej bezkarności, popiera działalność swoich podwładnych, sprzeczną nietylko z literą obowiązującego prawa, lecz nadto i z interesem samego kolejnictwa.

Oto w ostatnich czasach mnożą się **wypadki kolejowe w okolicach Piotrkowa i Łodzi,** a więc w okolicach tych parowozowni, które słyną z rekordowej ilości nadliczbowych godzin. Nie posiadamy w tej chwili jeszcze szczegółowych relacyj z przebiegu i powodów tych katastrof. Mamy jednak niejakie powody przypuszczać, **że istnieje pewien związek między gwałceniem przepisów o czasie**

pracy w służbie eksploatacji i parowozowej, a owemi katastrofami. Szczegółowe dochodzenia wyjaśnią niewątpliwie szczegóły tych spraw i nie jest naszą rzeczą uprzedzać rezultaty śledztwa. Mamy jednak obowiązek powiedzieć wyraźnie i publicznie, że jeśli nawet dotychczasowe katastrofy nie mają związku z przekraczaniem dozwolonej ilości godzin pracy — to w **najbliższym czasie możemy oczekiwać nowych katastrof, wynikłych właśnie z tego powodu.** Nie można bezkarnie wyjeżdżać, tak jak to miało miejsce w Łodzi - Kaliskiej 301, 309, 323, 337, 340, 405, a nawet 415 godzin w miesiącu. Wystarczy uprzytomnić sobie, że podstawowym obowiązkiem maszynisty jest **wytężona uwaga** oraz, że maszynista jest tylko człowiekiem, aby zrozumieć, do czego prowadzą szalone, zaiste, rekordy.

Podejmowane przez Związek liczne interwencje w Dyrekcji i w M. K. nie pomagają. Jeśli tedy praktyki opisane nie ustaną, będziemy zmuszeni odwołać się do **opinji publicznej.** Nie wolno igrać lekkomyślnie ze zdrowiem i życiem ludzkiem, nawet za cenę paru tysięcy złotych oszczędności w miljardowym budżecie M. K.

O ile jednak stwierdzamy, że winę ponosi tutaj w pierwszym rzędzie administracja, której obowiązkiem jest dbać o to, aby przepisy były szanowane, o tyle nie zamierzamy bynajmniej ukrywać, że lwią część tej winy ponoszą sami maszyniści, niestety nasi koledzy, członkowie naszego Związku. Powodem jest brutalny egoizm, obłąkana żądza mamony, chęć jaknajwiększego zarobku, choćby z krzywdą dla drugich, choćby ze szkodą dla interesu ogólnego.

Do ludzi, którzy mimo tyloletniej i tak wytężonej pracy agitacyjnej i uświadamiającej ze strony Związku, wciąż jeszcze dobrowolnie przekraczają czas pracy, nie sposób już mówić o tem, jaką krzywdę wyrządzają klasie pracującej, **depcąc jedną z najdonioślejszych i najświętszych jej zdobyczy: ośmiogodzinny dzień pracy.**

Chcemy zatem po raz już może setny, uprzytomnić im, że wyrządzają sami sobie szkodę i krzywdę dotkliwą, krzywdę, której, być może, w tej chwili dostrzec nie umieją, ale która spotka niechybnie ich samych i resztę ich kolegów zawodowych.

Przypominamy zatem, iż nie kto inny, tylko **oni właśnie przyczynili się głównie do tak katastrofalnego obniżenia zarobków ubocznych w r. 1926.** Dzięki rekordowym zarobkom kilkudziesięciu „wyścigowców" obniżył się poziom życiowy ogółu maszynistów, spotkała nas kleska, z której zapewne nie prędko zdołamy się podźwignąć.

Dzięki nim **zatamowane są wszędzie prawie awanse i etaty.** Tak np. w samej Dyrekcji warszawskiej obniżono liczbę etatów maszynistów I kl. z 801 w r. 1927/8 na 750 w bieżącym roku budżetowym. Straciliśmy zatem 51 miejsc w grupie najwyższej. Gdy zaś awans do tej grupy otwiera automatycznie odpowiednią ilość wolnych etatów w niższych grupach — straciliśmy kilkaset awansów i 51 etatów.

Codziennie zjawiają się w biurze Centrali koledzy i członkowie Związku **zdyskwalifikowani na wzrok i na słuch** i pozbawieni pracy, a zatem zmuszeni żyć z głodowej emerytury. Rozkładają ręce bezradnie — gdyż stracili możność ludzkiej egzystencji. Powodem jest najczęściej przepracowanie, spowodowane brakiem odpoczynku.

Dzięki udzielaniu zapomóg chorobowych, mamy możność kontrolowania na co chorują maszyniści: Otóż w czasach ostatnich **mnożą się w sposób zastraszający choroby nerwowe i psychiczne.** Powód ten sam.

Przed ambulatorjami kolejowemi stoją całe ogonki pomocników masz., wyczerpanych mordercza pracą przy łopacie. Szerzą się choroby z wycieńczenia i przemęczenia.

Setki młodszych kolegów siwieją na stanowiskach pomocników, nie mogąc nawet po kilkunastu latach służby doczekać się lepszej nieco doli.

Oto żniwo rekordów. A tymczasem pp. rekordziści na zwróconą sobie uwagę, na apel do poczucia koleżeńskości, odpowiadają obelgami i wymyślaniem młodszym kolegom od „smarkaczów". Deską się taki podpiera na parowozie i jedzie ile mu tchu starczy, słucha grubjańskich wymysłów ze strony pp. **Wciślickich** i t. p. i milczy. Żaden argument nie ma doń przystępu prócz krótkowzrocznej żądzy zarobku za wszelką cenę.

Ale poza tymi świadomymi szkodnikami istnieje jeszcze gorszy wróg i jeszcze poważniejszy powód opisanego wyżej smutnego stanu rzeczy. **Wrogiem tym jest powszechna bierność.** Maszyniści nie reagują dostatecznie ani wobec administracji, która ich zmusza do gwałcenia przepisów, ani wobec kolegów, którzy świadomie i cynicznie działają na szkodę ogólnego dobra. Dają się zastraszyć lada groźbie czy szykanie, nie mogą zdobyć się na poważny i stanowczy odruch protestu, do którego są z mocy prawa najzupełniej upoważnieni. Nie piętnują jak należy świadomych szkodników, lecz tolerują ich w swem gronie.

Nie usprawiedliwiamy bynajmniej administracji, ale jesteśmy głęboko przekonani, że **tylko dzięki bierności drużyn parowozowych, dzięki brakowi odwagi do stanowczego protestu może ona wyprawiać te niesamowite harce z czasem pracy, których świadkami jesteśmy obecnie.**

Nic tu nie pomogą „interwencje" czy memorjały Związku, nic nie pomogą skargi i żale, jeżeli ogół nie zdobędzie się na tyle siły moralnej i na tyle odwagi, aby **czynnie zaprotestować przeciwko gwałceniu obowiązujących przepisów.**

Prawo i słuszność będą w tej walce po naszej stronie. Będziemy działali nietylko w interesie własnym, ale i w interesie kolejnictwa, w interesie sprawiedliwości społecznej i postępu społecznego, w interesie całej klasy pracującej.

Czas już zatem rozpocząć stanowczą walkę, aby raz wreszcie skończyć z tą plagą!

W sprawie stypendjów kolejowych.

P. Minister Komunikacji ustanowił Rozporządzeniem z dnia 1 sierpnia b. r. Nr. I. 13834/2/28 sto stypendjów dla studentów szkół akademickich. Stypendja te przyznane będą częściowo słuchaczom politechnik, częściowo słuchaczom prawa i umiejętności politycznych i wreszcie słuchaczom Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie. Przy ich pomocy zamierza Ministerstwo zapewnić sobie dostateczną ilość fachowo przygotowanych kandydatów do służby kolejowej.

Myśl jest słuszna i pomysł dobry. Jednakże przy redagowaniu warunków uzyskania tych stypendjów zapomniano o jednej bardzo ważnej rzeczy: **Sądzimy, że było obowiązkiem M. K. zapewnić pierwszeństwo do tych stypendjów dzieciom pracowników kolejowych.**

Wszakże sumy, przeznaczone na stypendja, pochodzą z dochodów eksploatacyjnych kolei, wypracowanych rękoma kolejarzy. Wszak wiadomo powszechnie, że głodowe pobory kolejarzy nie wystarczają na kształcenie dzieci w wyższych uczelniach. Zapewnienie dzieciom kolejarzy pierwszeństwa przy równych kwalifikacjach nie przyniosłoby nikomu szkody, a byłoby dowodem życzliwości M. K. wobec swoich pracowników. Do takiego przywileju kolejarze **mają niewątpliwie prawo** i dlatego należy się spodziewać, iż M. K. zechce uzupełnić przepisy o udzielaniu stypendjów postanowieniem, stwierdzającem to prawo wyraźnie.

PODZIĘKOWANIE.

Ustępując z powodu przeniesienia służbowego z zajmowanego od 3 lat stanowiska dyspozytora w parowozowni Piotrków, uważam sobie za miły obowiązek podziękować tą drogą wszystkim pracownikom z parowozowni Piotrków, a w szczególności Prezesowi tamtejszego Koła Z Z. M. i Komitetowi organizacyjnemu zarówno za inicjatywę jak i za trudy, poniesione przy urządzaniu na moją cześć wieczoru pożegnalnego, jakoteż za miły pamiątkowy upominek.

Adam Kaczyński.

17 września 1928 r.

Olbrzymie straty banku Maszynistów w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej założył i utrzymuje własny bank pod nazwą „Narodowy Bank Związkowy" w Cleveland (czytaj Kliwlend), stan Ohio (czytaj Ohajo). Bank dysponuje kapitałem zakładowym w imponującej, jak na nasze stosunki, sumie 18,1 miljonów dolarów. Ostatnio bank ten poniósł bardzo poważne straty. Nie ograniczał się on wyłącznie do interesów czysto bankowych lecz finansował całkowicie lub częściowo rozmaite przedsiębiorstwa i imprezy. I tak interesował się i angażował czynnie w przedsiębiorstwach górniczych, w wytwórniach aparatów radjowych i przedsiębiorstwach budowlanych. Ostatnio zaangażował się z kapitałem 14 miljonów dolarów w spekulacyjnem przedsiębiorstwie, które podjęło się założenia wzorowego miasta p. nazwą „Wenecja" na półwyspie Floryda. Przedsiębiorstwo to zbankrutowało, a bank znalazł się w położeniu bardzo trudnem. W ciężkiej tej chwili zabrakło bankowi kierownictwa, umarł bowiem doświadczony dyrektor naczelny Warren S. Stone.

W rezultacie bank poniósł efektywne straty w kwocie 30 miljonów dolarów, a ponadto kredyty w wysokości 20 miljonów dolarów zostały unieruchomione.

Związek nie dopuścił jednak do bankructwa i podjął się sanacji banku, przyczem na członków spadły bardzo ciężkie finansowe obowiązki. Na przyszłość postanowiono, iż bank nie będzie się zajmował finansowaniem przedsiębiorstw, lecz ograniczać się będzie wyłącznie do czynności, wchodzących w zakres interesu bankierskiego.

Olbrzymie straty banku powstały w pierwszym rzędzie z winy kierowników, którzy, jak się okazało, nie mieli dostatecznego doświadczenia w dziedzinie interesów i należytych kwalifikacyj do prowadzenia tak dużego przedsiębiorstwa. To też amerykańskie Zjednoczenie Międzyzwiązkowe widziało się zmuszone ostrzec organizacje zawodowe przed dalszem zakładaniem banków robotniczych tak długo, dopóki istniejące banki nie nabiorą dostatecznego doświadczenia i nie wyszkolą kwalifikowanych pracowników.

Zaznaczyć należy, iż Bank Związku Maszynistów nie jest jedynym bankiem związkowym w Ameryce, gdyż banków takich jest tam wiele.

Dysponują one łącznie kapitałem około 130 miljonów dolarów. Do największych należą: „Federation Bank and Trust Company" z kapitałem zakładowym 20,9 miljonów dolarów, bank Związku maszynistów, o którym była mowa, z kapitałem 18,1 miljonów dol., Bank Związku pracowników odzieżowych z kapitałem 9,2 mil. dol. i Bank Związku prac. telegrafów z kapitałem 7,6 mil. dolarów.

(„Voraus", Nr. 24/28).

Walka z mgłą.

Przed niewielu dniami pojawiła się w angielskich pismach wiadomość, która poruszyła wszystkich marynarzy i wielką część publiczności. Mianowicie, pewnemu uczonemu udało się wynaleźć promienie, umożliwiające dojrzenie w czasie mgły przedmiotów, znajdujących się nawet w odległości kilku kilometrów. Komisja rzeczoznawców przeprowadziła próby na okręcie pasażerskim „Aquitania". Rezultaty były bardzo dodatnie.

Okręt „Nontucket", widziany przez mgłę normalnie na 500 metrów, przy pomocy wynalezionego aparatu widziano jeszcze w odległości 5-ciu kilometrów. Jak podaje sprawozdawca „Daily Telegraphu", wynalazek opiera się na zastosowaniu promieni, wynalezionych jeszcze w 1919 r. i próbowanych przez admirała prof. Lennana. Wysłane promienie, dla których mgła nie przedstawia nieprzebytej zasłony, chwytane są po odbiciu obrazu w lustrze, stojącem na pokładzie.

Jeżeli dalsze próby odbędą się równie pomyślnie, to najgroźniejszy i bodaj ostatni wróg żeglugi zostanie pokonany. Rozszerzenie koła widzenia z 50 na 1000 metrów we mgle, podniesie sprawność okrętów, które mimo najlepszych kompasów w czasie mgły zwalniają biegu i nie odważają się zbytnio zbliżać do brzegów. Pomimo tych ostrożności większość katastrof spowodowana jest zderzeniem lub też najechaniem na przeszkodę w czasie mgły.

Również sfery lotnicze zainteresowały się tym wynalazkiem.—Współczesny samolot bowiem lata nawet w nocy i pomimo wiatrów oraz burz, ale lecieć we mgle nawet najodważniejszy pilot się nie podejmie. Gdyby udało się praktycznie zastosować promienie, dla których mgła jest przezroczysta, lotnictwo zwalczy swego dotychczas niepokonanego wroga.

Przypuszczać należy, że powyższym wynalazkiem zająć się również będą musiały władze kolejowe wszystkich państw, gdyż mgła przynosi ogromne szkody nietylko w marynarce i lotnictwie, lecz stanowi ogromną przeszkodę w normalnej pracy kolejowej, ponieważ większość katastrof kolejowych jest spowodowana mgłą, która zasłania sygnały stacyjne.

Sprawy służbowe

W SPRAWIE BADAŃ LEKARSKICH.

W wykonaniu uchwał IX-tego Walnego Zjazdu, wystosowaliśmy do M. K. między innemi także memorjały, dotyczące sposobu i terminu badań lekarskich personelu parowozowego. Treść tych pism wysłanych za numerami 3591/28/Pp. i 3528/28/Pp. podaliśmy do wiadomości członków w drodze okólników.

Obecnie otrzymaliśmy z M. K. odpowiedź Nr. S. 453/28, w której M. K. zawiadamia, iż zawarte w tych pismach uwagi i wnioski będą wzięte pod rozwagę przy wydawaniu nowych przepisów badania lekarskiego pracowników kolejowych, które to przepisy są obecnie w opracowaniu.

W SPRAWIE USTALENIA NORM ROZCHODU PALIWA.

Na memorjał nasz w sprawie ustalenia norm rozchodu paliwa, w którym domagaliśmy się wprowadzenia stałych norm węglowych na 2 półroczne okresy, t. j. letni i zimowy, otrzymaliśmy z M. K. za Nr. VI 13831/20/29. odpowiedź odmowną. Ministerstwo uznało mianowicie, iż wobec zmienności warunków klimatycznych, stanu parowozów, ich pracy i t. p. jest rzeczą konieczną, aby Dyrekcje i parowozownie miały możność regulowania norm w okresach krótszych aniżeli 2 razy do roku.

Celem wyjaśnienia tej odpowiedzi, udała się w dniu 24.IV b. r. delegacja Prezydjum w osobach kol. **Borkowskiego** i **Komorowskiego** do Departamentu Mechanicznego M. K., gdzie otrzymała od Nacz. Wydz. p. inż. **Wasilewskiego** odpowiedź, iż **M. K. wyda w czasie najbliższym do wszystkich Dyrekcyj zarządzenie, wprowadzające normy węglowe na trzy okresy, t. j. letni, zimowy i przejściowy.**

Ponadto M. K. wprowadzi na niektóre serje parowozów **dymotrawy** wypróbowanej konstrukcji, co wpłynie zdaniem p. inż. Wasilewskiego na zmniejszenie rozchodu paliwa, a co zatem idzie na **podwyższenie premji węglowej.** Według dotychczasowych doświadczeń, **oszczędność przy użyciu dymotrawów wynosi około 16-tu proc.**

ZAMIANA.

Jakubowski Stefan, maszynista II-ej klasy z parowozowni Dęblin, zamieni się na stanowisko równorzędne w parowozowni Wilno albo Lida, Dyrekcji Wileńskiej.

Zgłoszenia nadsyłać na imię kol. Jakubowskiego do parowozowni Dęblin.

Życie Związkowe.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM.

17.IX. w M. K. w sprawie czasu przyjęcia parowozu w DKP. Wilno, Gdańsk i Kraków, kol. **Borkowski.**

19.IX. w D. K. P. Warszawa w sprawie awansów, przekraczania ustawowego czasu pracy w parowozowniach Łódź Kaliska i Kutno, tudzież w sprawie osobistej kol. Wiltosińskiego (Sosnowiec) kol. **Borkowski i Lisiewicz.**

20.IX. w M. K. w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów, awansów w DKP. Stanisławów, odszkodowania za straty, poniesione przez drużyny parowozowe z powodu pożaru parowozowni w Bydgoszczy, tudzież w sprawie niesłusznej degradacji kol. Jerozolimskiego, Leszka i Turczyńskiego (W-wa Wschodnia i W-wa Praga) kol. **Borkowski i Komorowski.**

24.IX. w M. K. w sprawie ustalenia norm węglowych oraz w sprawie zmiany systemu obliczania dodatków na kolejach wąskotorowych z wagono-kilometrowego na godzinowo-kilometrowe kol. **Borkowski i Komorowski.**

DZIAŁALNOŚĆ ORGANIZACYJNA PREZYDJUM.

15.IX. Plenarne posiedzenie C.K.P. obecny kol. **Sommerfeldt.**

17.IX. **Kol. Komorowski** i Dr. **Żuniak** obecni byli **w Stanisławowie** dla załatwienia spraw organizacyjnych.

22.IX. Zebranie koła **Piotrków.** Obecny kol. **Komorowski.**

25.IX. Kol. **Borkowski** i Dr. **Żuniak.** obecni byli **w Krakowie** w sprawach organizacyjnych.

26.IX. Zebranie koła **Kraków,** obecny kol. **Borkowski.**

KĘPNO.

Walne Zebranie. W dniu 9 września r. b. odbyło się roczne Walne Zebranie członków tutejszego Koła. Przedmiotem obrad było: sprawozdanie z działalności ustępującego i dokonanie wyboru nowego Zarządu Koła. Ustępującemu Zarządowi uchwalono jednogłośnie absolutorjum. W skład nowego Zarządu weszli następujący koledzy: Przewodniczący — **Berus** Walenty, zast. przewodn. — **Jerzycki** Józef, sekretarz — **Dąbrowski** Ksawery, skarbnik — **Cywiński** Kazimierz. Do Komisji Rewizyjnej weszli: **Rożek** Franciszek i **Karpiński** Jan.

Po wyczerpaniu tych dwu zasadniczych punktów porządku obrad poruszono w wolnych wnioskach szereg spraw lokalnych. Między innemi na wniosek przewodniczącego, kol. Berusa uchwalono zorganizować wieczorek dla uczczenia pierwszej rocznicy założenia Koła.

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od 1. VIII. do 31. VIII. 1928 r. tytułem świadczeń następujące sumy:

Imię i nazwisko	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Warszawski.			
Bierzyński St.	Warsz. Główna	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Kwieciński St.	„ „	„ „	1.000.—
Maliszewski A.	Warsz. Gdańska	„ „	1.000.—
Gawroński A.	„ „	„ „	1.000.—
Błaszczyk B.	Częstochowa	„ „	1.000.—
Kozanecki B.	Łódź-Kaliska	„ „	1.000.—
Malkowski M.	Aleksandrów	„ „	1.000.—
Iwiński J.	Warsz. Wschod.	Zapomoga chorob.	24.—
Szwabski K.	Częstochowa	„ „	184.—
Błaszczyk B.	„	„ „	28.—
Adamiecki I.	Sosnowiec	„ „	68.—
Kuczkowski A.	Łódź Kaliska	„ „	46.—
Ekkert A.	Łódź Fabryczna	„ „	156.—
Malkowski M.	Aleksandrów	„ „	62.—
Wojsk F.	Ostrołęka	„ „	58.—
Rutkowski C.	„	„ „	22.—
Kulesza J.	Warsz. Główn.	Obrona prawna	500.—
Kozakiewicz A.	Warsz. Wschod.	„ „	187.50
Strug W.	Częstochowa	„ „	200.—
Bartnik	Piotrków	„ „	156.30
Okręg Radomski			
Lasocki M.	Lublin	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Różański J.	Skarżysko	„ „	1.000.—
Pisarek R.	„	„ „	1.000.—
Ziółkowski H.	„	„ „	982.—
Horodyski W.	Strzemieszyce	„ „	1.000.—
Romanowski J.	Kielce	„ „	1.000.—
Angielus J.	Zdołbunów	„ „	882.—
Kwiecień St.	Strzemieszyce	Zapomoga chorob.	126.—
Grodzki J.	Chełm-Zamość	„ „	36.—
Glejzner J.	Kowel	„ „	74.—
Nowicki F.	Lublin	„ „	98.—
Sozański W.	„	„ „	110.—
Daszyński F.	Zdołbunów	„ „	10.—
Główniak A.	Lublin	Obrona prawna	70.50
Łazarczyk St.	Skarżysko	„ „	800.—
Rozpara J.	„	„ „	35.25
Okręg Wileński			
Jarząb A.	Brześć n/Bug	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Stefanowicz F.	Wołkowysk	Zapomoga chorob.	54.—
Kwiatkowski Z.	Wilno	„ „	52.—
Ciszewski S.	Białystok	Obrona prawna	94.—
Okręg Poznański			
Kubeja F.	Gniezno	Zapomoga chorob.	160.—
Cichowski Z.	Inowrocław	„ „	44.—
Maciejczyk J.	Poznań	„ „	122.—
Szymura T.	„	„ „	42.—
Taszarek Z.	Jarocin	Obrona prawna	50.—
Okręg Gdański			
Roszczyn I.	Bydgoszcz	Zapomoga chorob.	120.—
Rorot J.	„	„ „	34.—
Nowicki J.	Tczew	„ „	60.—
Gantowski J.	Toruń	„ „	184.—
Szczepanowski J.	„	„ „	44.—
Dawidowski J.	„	„ „	34.—
Okręg Katowicki			
Niesłony F.	Katowice	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Konieczny W.	„	„ „	1.000.—
Mrachacz P.	Rybnik	„ „	1 000.—
Kucznik M.	Katowice	Zapomoga chorob.	56.—
Głomb J.	„	„ „	24.—
Batura P.	„	„ „	70.—
Lipski W.	Rybnik	„ „	174.—
Moczygęba T.	Lubliniec	„ „	68.—
Okręg Krakowski			
Zajączkowski L.	Nowy Sącz	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Świerczek J.	Dziedzice	„ „	1.000.—
Kowalczyk R.	Kraków	Zapomoga chorob.	60.—
Wantuch J.	Krak.-Podgórze	„ „	8.—
Śliwa A.	„ „	„ „	32.—
Schima K.	Bielsko	„ „	64.—
Dobrzański A.	Tarnów	„ „	76.—

Imię i nazwisko	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Lwowski			
Zwierzina A.	Stryj	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Pribulko Z.	Lwów	Zapomoga chorob.	82.—
Kurek J.	Drohobycz	„ „	8.—
Kurek J.	„	„ „	64.—
Mazepa K.	Stryj	„ „	34.—
Czuplakiewicz St.	„	„ „	24.—
Barabasz J.	„	„ „	108.—
Wydra K.	„	„ „	124.—
Okręg Stanisławowski			
Opacki A.	Czortków	Odprawa Emerytalna	1.000.—
		Razem	27.087.55

W miesiącu sierpniu 1928 r. dokonane zostały przez Zarząd Główny Z. Z. M. następujące transakcje:

sprzedano parcelę w Zimnej Wodzie, za którą uzyskano $ 618.— (dolar. amer.), co czyni przy kursie 8.88 zł. za 1 $ (dolara) zł. 5.487.84;

zakupiono plac we Lwowie pod budowę domu dla Okręgu Lwowskiego za cenę (łącznie z kosztami transakcji) zł. 74:766.33.

SOSNOWIEC.

Zebranie Koła. W dniu 5. IX. b. r. odbyło się zebranie członków miejscowego Koła z udziałem przedstawicieli Zarządu Okręgowego kol. kol. **Lisiewicza** i **Jaworskiego.** Porządek obrad obejmował następujące sprawy: 1) Sprawy organizacyjne, 2) Wolne wnioski. Przewodniczył zebraniu kol. **Wiltosiński,** sekretarzował kol. **Mosiewicz.** Po otwarciu zebrania przemawiał kol. **Lisiewicz,** który przedstawił przebieg prac zarządu Okręgowego, dotyczących sprawy umundurowania, potwierdzenia uprzednio przyznanego 15 proc. dodatku do kilometr. dla Zagłębia Dąbrowskiego, załatwionej pomyślnie sprawy przepałów. Poruszał następnie sprawę etatów, stwierdzając, że dla parowozowni Sosnowiec, przewidzianych jest nowych 14 etatów dla ślusarzy - kandydatów i 3 dla pomocników masz. II-ej klasy. Omówił także sprawę stanu majątkowego Związku i kupna placów we Lwowie i Krakowie.

Po przemówieniu kol. Lisiewicza zabrał głos kol. **Jaworski,** który omawiał sprawy emerytury i uposażenia, zaznaczając, iż będą one w czasie najbliższym rozpatrywane na Radzie Ministrów.

Po skończonych przemówieniach zebrani wyrazili Zarządowi Okręgowemu podziękowanie za jego owocną pracę.

W wolnych wnioskach poruszano sprawy czyszczenia parowozów i obdzielenia drużyn parowozowych mieszkaniami. Pierwszą z nich polecono do załatwienia Zarządowi Koła, drugą poruczono Zarządowi Okręgowemu.

WARSZAWA-PRAGA.

Zebranie Członków Koła. W dniu 28 czerwca b. r. odbyło się roczne Walne zebranie członków tutejszego Koła z udziałem prezesa okręgu, kol. Lisiewicza z następującym porządkiem obrad: 1. Sprawozdanie z działalności zarządu Koła i Kasy Samopomocy, 2. Wybory nowego zarządu, 3. Wolne wnioski.

Przewodniczył zebraniu kol. **Jaworski** Jan, sekretarzował kol. **Wójcicki** Wacław. Po sprawozdaniach kol. kol. **Ludwisiaka** i **Łysakowskiego** i z ramienia komisji Rewizyjnej kol. **Skwierczyńskiego,** wywiązała się dyskusja na temat kasy samopomocy, którą postanowiono za wszelką cenę utrzymać, jako b. pożyteczną instytucję.

Następnie przystąpiono do wyborów nowego Zarządu Koła. Zarząd ten ukonstytuował się w sposób następujący: Przewodniczący — kol. **Ludwisiak** Jan, vice-przewodniczący — kol. **Wójcicki** Wacław, sekretarz — kol. **Kłos** Kazimierz, skarbnik koła i kasy samopomocy — **Łysakowski** Stanisław. W skład Komisji Rewizyjnej weszli: **Jaworski** Jan, **Skwierczyński** Marjan, **Krysiński** Witold i jako zastępcy — kol. kol.: **Sulikowski** Aleksander i **Kowalski** Mieczysław.

Delegatami na Walny Zjazd wybrano kol. kol. **Ludwisiaka** Jana i **Wójcickiego** Wacława.

Następnie kol. Lisiewicz omawiał szczegółowo sprawy awansów, egzaminów, pouczeń, przesmarów oraz listy starszeństwa.

W wolnych wnioskach uchwalono jednorazowe opodatkowanie na rzecz kol. Kubisza Aleksandra, na kupno niezbędnej mu protezy, jakoteż przyznano zapomogę bezzwrotną w sumie zł. 200 kol. Hauptowi Władysławowi, znajdującemu się w trudnej sytuacji finansowej naskutek pożaru.

CZĘSTOCHOWA.

Walne Zgromadzenie Członków. W dniu 6 września r. b. odbyło się walne zebranie członków tutejszego Koła z udziałem przedstawicieli Okręgu kol. kol.: **Lisiewicza i Jaworskiego.** Przyjęto następujący porządek obrad: 1. Sprawy organizacyjne, 2. Wolne wnioski. Pierwszy punkt porządku dziennego referował kol. Lisiewicz, który zaznajamiał obecnych z postulatami, przekazanemi do załatwienia Prezydjum przez ostatni Walny Zjazd Delegatów. Postulaty te dotyczą spraw następujących: podwyższenia poborów, umundurowania drużyn parowozowych, awansów, normy węglowej, oględzin lekarskich, trzeciaków na parowozach, przebywających ponad 100 km., pouczeń, czyszczenia parowozów i dodatku funkcyjnego dla zastępców. Następnie mówca zaznajomił zebranych ze stanem majątkowym Związku. Przemówienie to uzupełnił następnie kol. Jaworski, poruszając sprawę emerytury i wyjaśniając szczegółowo tranzakcje nabycia placów we Lwowie i Krakowie i projekty budowy domów. W dyskusji, jaka się następnie wywiązała, zabierali kolejno głos kol. kol.: **Tarlewski, Koral, Zieliński i Schabowski.** Kol. **Tarlewski** przemawiał w kwestji węglowej, proponując, aby parowozownie korzystały dla potrzeb wewnętrznych z węgla specjalnie na ich użytek przeznaczonego, dalej w kwestji reparacji parowozów, proponując udział delegata Związku przy oględzinach wytopień, wkońcu w kwestji 8-io godz. dnia pracy. Te same sprawy podjął z kolei także i kol. Koral, omawiając ponadto kwestję awansów. Specjalnie sprawę awansów ślusarzy-kandydatów poruszył kol. **Zieliński,** przemówienie kol. **Schabowskiego** zaś dotyczyło egzaminów na m-stę.

W odpowiedzi na wszystkie postawione powyżej kwestje zabrał ponownie głos kol. **Lisiewicz.**

Wkońcu zebrani wnieśli rezolucję w sprawie lokalów związkowych, występując z protestem przeciw zniesieniu bursy i domagając się kupna lokalu dla Koła i budowy uzdrowiska.

W wolnych wnioskach kol. **Skawiński** poruszył sprawę ustosunkowania się ZZM. do kolejowego przysposobienia wojskowego, przyczem powzięto w tej sprawie rezolucję, domagając się wyjaśnienia w organie związkowym „Maszynista".

LUBLIN.

Zebranie członków koła. W dniu 13 września r. b. odbyło się zebranie członków tutejszego koła z następującym porządkiem obrad: 1. Sprawozdanie delegatów z IX-go Walnego Zjazdu w Warszawie. 2. Sprawa założenia Kasy Pogrzebowej. 3. Wolne wnioski. Przewodniczył zebraniu kol. **Żochowski** Michał, sekretarzował kol. **Zawadzki** Stanisław.

Po przyjęciu sprawozdania z Walnego Zjazdu, przedłożonego przez kol. kol. **Karczewskiego** i **Żochowskiego,** przystąpiono do II-go punktu porządku dziennego. Uchwalono mianowicie założyć przy kole Kasę Pogrzebową, dla której zorganizowania powołano specjalny komitet w osobach kol. kol.: **Brożka, Bondarskiego, Wilczopolskiego, Trubeckiego** i **Sawickiego.**

W wolnych wnioskach poruszono szereg spraw lokalnych, a mianowicie omawiano kwestję przetrzymywania parowozów w składzie opału, straty czasu na czyszczenie paleniska i dymnicy oraz nabranie wody, które to czynności zabierają nieraz około 4 — 5 godzin, omawiano także kwestję nasypywania piasku na parowozy ciężarowe. Dalej wypowiadano się w sprawie listy starszeństwa, domagając się nadesłania tej listy do parowozowni Lublin. Domagano się następnie przyznania prawa jazdy II-ą klasą tym członkom parowozowni Lublin, którym to uprawienie przysługuje na zasadzie zarządzenia M. K. z dnia 23.VIII. r. Nr. 2094, a którzy go dotąd jeszcze nie posiadają. Wreszcie postanowiono zwrócić się do Zarządu Głównego z prośbą o interwencję w M. K. w sprawie zaliczenia do wysługi czasu, spędzonego w służbie wojskowej, tym pracownikom, których powołano do wojska w czasie inwazji bolszewickiej 1920 roku.

RADZIWIŁŁÓW.

Zebranie Koła. W dniu 13 sierpnia r. b. odbyło się zebranie członków Koła ZZM. Radziwiłłów. Na zebraniu tem dokonano wyboru nowego Zarządu, który ukonstytuował się w sposób następujący: Przewodniczący — **Sawicki** Leonard, zastępca przew. **Szmigielski** Stanisław, sekretarz — **Hernik** Kazimierz, skarbnik — **Marusin** Jan. W skład Komisji Rewizyjnej weszli: **Kryżenko** Dymitr, **Podwapiński** Bolesław i **Buder** Jan.

WARSZAWA-WSCHODNIA.

Walne Zebranie. W dniu 11 sierpnia r. b. odbyło się Walne Zebranie członków koła z udziałem Prezesa Zarządu Głównego, kol. **Borkowskiego.**

Po sprawozdaniach: delegatów z Walnego Zjazdu i ustępującego Zarządu, przystąpiono do wyborów nowego Zarządu Koła. Wybory dały wynik następujący:

Przewodniczący — **Dziemieszkiewicz** Leon, zastępcy przewodn. **Potrzebski** Eustachjusz i **Hornung** Roman, sekretarz — **Leszek** Jan, skarbnik — **Gorzałkowski** Czesław, w skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: **Lewandowski, Grodzki i Wasilewski.**

Komunikaty.

W sprawie rysunków hamulca Westinghouse'a.

Prezydjum w dniu 4 września rozesłało do większych kół rysunki hahamulca „Westinghouse'a", zakupione dla kółek technicznych już zorganizowanych lub mających powstać.

Prezydjum wzywa zarządy kół do natychmiastowego podklejenia płótnem tych rysunków, ażeby nie uległy zniszczeniu, gdyż są to rysunki bardzo drogie, sprowadzone z zagranicy. Rysunki te specjalnie są przeznaczone dla kolegów młodszych, przygotowujących się do egzaminów.

W sprawie uregulowania rachunków za podręczniki Grzesikowskiego.

Prezydjum wzywa niniejszym wszystkie Koła miejscowe i wszystkich kolegów, którzy otrzymali do sprzedaży komisowej podręczniki kol. Grzesikowskiego p. t. „Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu", aby natychmiast przesłali należność za sprzedane podręczniki i zwrócili niesprzedane egzemplarze.

Wobec konieczności uregulowania rachunków z autorem w czasie najbliższym Prezydjum prosi o nadesłanie pieniędzy i książek najpóźniej do dnia 15 października b. r. Po tym terminie Prezydjum będzie uważało, iż Koła, które rozrachunku nie przeprowadzą sprzedały wszystkie egzemplarze i potrąci stosowną sumę z należnych Kołom procentów.

PAWŁOWICZ BRONISŁAW,

syn Antoniego, urodzony dnia 24.V.1867 r. w Mińsku ma do odebrania w Redakcji Maszynisty dokumenty kolejowe rosyjskie, wydane przez Syzrano-Wiazemską Drogę Żelazną.

NA RATY

bez zaliczki.

Zegary ścienne, **zegarki, pierścionki, kolczyki, obrączki.**

GUTMACHER

Warszawa,

ul. Smocza № 21 m. 23. róg Dzielnej tel. 420-79.

BIBLJOTECZKA MASZYNISTY PAROWOZOWEGO.

Z powodu licznych zapytań kierowanych do Prezydjum w sprawie cen i sposobu nabycia podręczników ogłaszanych przez nas w „Bibljoteczce Maszynisty" podajemy ponownie uzupełniony spis dzieł wraz z ceną i wskazaniem sposobu nabycia:

Inż. Adam Karol Krzyżanowski — **„Katechizm Maszynisty"** wyczerpane. *)

Inż. A. Krzyżanowski — **„Maszyna parowa, Zasady budowy i działania".** Cena **6 zł.** do nabycia w **Księgarni Technicznej Warszawa, Czackiego 3.**

Inż. Henryk Teodorowicz. — **„Parowóz", podręcznik dla drużyn parowozowych.** Cena 12 zł. **Księgarnia Techniczna.**

Inż. H. Teodorowicz. **„Konspekt do podręcznika Parowóz.** Cena 2 zł. Księgarnia Techniczna.

Inż. Włodzimierz Krzyżanowski — **Przepisy o opalaniu parowozów węglem kamiennym.** Cena 2 zł. Księgarnia Techniczna.

Inż. Stanisław Nehring. — **Hamulec Westinghousea. Krótkie wskazówki dla Maszynistów.** W handlu niema. Prezydjum posiada kilkadziesiąt egzemplarzy, które będą rozdane kółkom technicznym.

Inż. Adam Karol Krzyżanowski — **Hamulec Westinghouse'a. Podręcznik dla druż. Par.** Cena 9 zł. Księgarnia Techniczna.

Inż. Edmund Chromiński — **Kotły parowe i ich obsługa.** Cena 7 zł. Księgarnia Techniczna

Inż. Humięcki — **Zasady opalania kotłów parowych węglem.** Cena gr. 75. Księgarnia Techniczna.

Inż. Proczkowski — **Uszkodzenia kotłów parowych**. Cena nieznana. „Czasopismo Techniczne" Lwów ul. Zimorowicza 9.

Inż. Fürgang — **Hamulec Hardy'ego.** Cena nieznana. Do nabycia u autora Dyrekcja Kolei Kraków.

A. Grzesikowski, — **Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu.** Cena zł. 1.50 do nabycia u autora, Wilno ul. Dobra 1 lub w redakcji „Maszynisty".

Wydawnictwa M. K. Jak: Charakterystyka parowozów, Metody sprawdzania przy składaniu części parowozowych, O sposobach unikania zerwań pociągów, Przepisy dla obsługi parowozów z żelaznemi skrzyniami i t. d. w handlu się nie znajdują. Kilka egzemplarzy posiada Prezydjum dla kółek technicznych.

Celem nabycia wymienionych dzieł, przy których wskazano jako miejsce zakupu „Księgarnię Techniczną" wystarczy wysłać kartę pocztową do tej księgarni (Warszawa, Czackiego 3) z prośbą o wysłanie wskazanej książki za zaliczeniem pocztowem. To samo dotyczy książek, przy których wskazano adres autora lub redakcję Czasopisma Techn. we Lwowie.

Celem nabycia podr. A. Grzesikowskiego w Redakcji „Maszynisty" należy wpłacić czekiem na konto P. K. O. 3585 kwotę zł. 1.50 z zaznaczeniem na odcinku, na jaki cel kwota jest przeznaczona. Po otrzymaniu pieniędzy Redakcja wysyła książkę niezwłocznie.

Wydawnictwa M. K. są w Centrali Ministerstwa wyczerpane, były jednak swego czasu rozesłane do Dyrekcyj Oddziałów Mech. i parowozowni. Jest rzeczą prawdopodobną, iż Dyrekcje ew. parowozownie posiadają zapasy tych książek. Starać się o nie należy na miejscu. Dla drużyn parowozowych w czynnej służbie są one bezpłatne.

*) Narazie zastąpić można „Technicznym podręcznikiem dla kandydatów na kierowników parowozowych" — oprac. Paweł Niegel. — Do nabycia w Księgarni Technicznej WARSZAWA, Czackiego 3.

Wydawca: **Zaw. Związek Maszyn. Kolei.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.